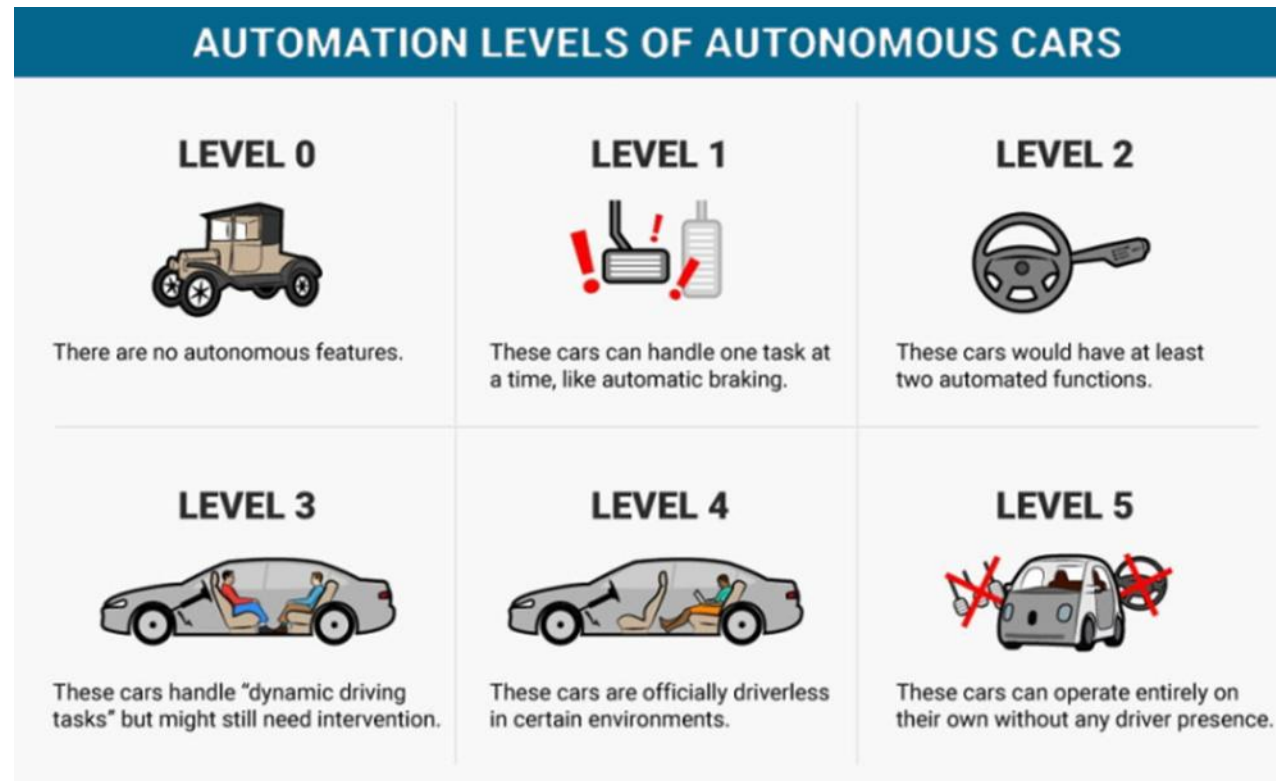


Digitalizzazione dei trasporti. Smart Mobility e assicurazione della responsabilità civile

Sara Landini



Levels of automation



Pros and Cons of automation

PRO

L'automazione può diminuire gli errori umani e i danni, ma non può eliminare completamente questi ultimi, soprattutto quando non sono evitabili.

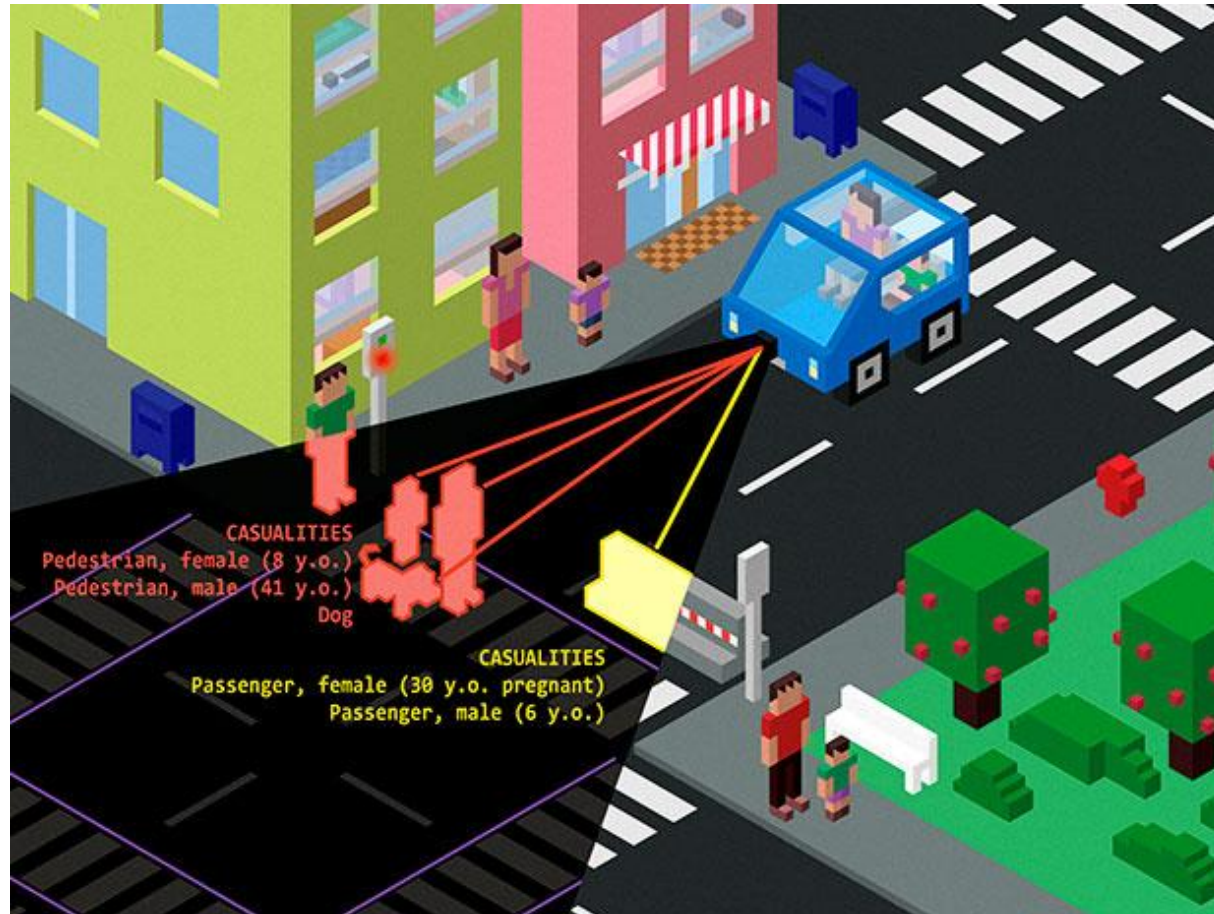
E' una risposta all'invecchiamento al mutamento degli stili di vita

CONTRA

1. Casi di situazioni dilemma. La questione diventa quindi selezionare quale obiettivo sia meglio colpire. Un esempio classico è quello del veicolo autonomo che ha presentato un'alternativa drammatica, ma inevitabile, tra uccidere il conducente o un pedone che attraversa la strada.

2. Chi è responsabile? Come tutelare le vittime.

Dilemma situations



Guidelines and dilemma situations

Alcuni Paesi cercano di ottenere una risposta stabilendo delle linee guida per queste "situazioni di dilemma". Questa potrebbe essere una soluzione etica, ma quale sarebbe l'effetto se il software fosse sviluppato seguendo queste linee guida? Quale sarebbe l'effetto su chi ne è ritenuto responsabile? Le Linee Guida fornite dal Ministero dei Trasporti tedesco cercano di affrontare le problematiche legate alla responsabilità. In un rapporto pubblicato nel 2017, si è sottolineato che, in ogni situazione di guida, deve essere chiaramente definito e evidente chi è incaricato dell'attività di guida: l'uomo o il computer. Questa informazione deve essere registrata.

Damage in case of full automation level 4-5



Who is liable? The drivers

- In Germania, secondo il § 1a StVG, un veicolo automatizzato deve consentire al conducente di intervenire manualmente o disattivarlo in qualsiasi momento. Deve riconoscere quando è necessaria il controllo della guida da parte dell'autista e informare il conducente del bisogno di questa operazione in modo visibile, acustico, tattile o in altro modo, con un adeguato margine di tempo prima che il controllo venga trasferito al conducente.
- Lo stesso vale per l'Italia. In Italia, il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture (MIT) ha emesso un decreto il 28 febbraio 2018 che autorizza la sperimentazione su strada di veicoli con guida automatica.

Who is liable? The manufacturer

- Nella revisione della Direttiva UE sull'Assicurazione Auto, il 17 maggio 2018, la Commissione Europea ha diffuso una nuova comunicazione, in cui si concentra sull'importanza della condivisione di dati non personali, garantendo la sicurezza informatica e sottolineando il valore della connettività dei veicoli per l'automazione. Per quanto riguarda la sicurezza stradale e il risarcimento per le vittime, la Commissione Europea sostiene che l'assicuratore auto possa intraprendere azioni nei confronti del produttore.

Who is liable? The manufacturer

- Nel processo di revisione della Direttiva UE sulla responsabilità dei prodotti, la Commissione ha pubblicato nel 2019 delle linee guida riguardanti tale Direttiva, insieme a un rapporto che esamina le implicazioni più ampie, i potenziali limiti e le indicazioni per i quadri di responsabilità e sicurezza in relazione all'intelligenza artificiale, all'Internet delle Cose e alla robotica.
- La direttiva (UE) 2024/2853 aggiorna le norme dell'Unione europea (Unione) sulla responsabilità da prodotto per tenere conto delle nuove tecnologie, garantire una migliore protezione delle vittime e una maggiore certezza del diritto per le imprese.

Who is liable? The manufacturer

Si attenzionano i seguenti punti

- Tutti i tipi di software sono disciplinati
- Il produttore è responsabile per tutti i difetti derivanti da aggiornamento e da autoapprendimento della macchina, per tutti i servizi digitali integrati per il funzionamento della macchina
- Le piattaforme che operano come produttore, rappresentante, fornitore, importatore... sono responsabili per i prodotti venduti tramite la piattaforma

Who is liable? The manufacturer

- Alcune lacune della Direttiva sulla responsabilità dei prodotti sono evidenziate :
 - - L'applicazione della Direttiva risulta complicata per i prodotti nei quali è possibile installare software e applicazioni provenienti da fonti diverse dopo l'acquisto.
 - - In caso di danni provocati da software, potrebbe sorgere un problema di prova nel caso venga utilizzato software open-source.
 - - Per i prodotti interconnessi, attribuire correttamente la responsabilità per i difetti può risultare difficile.
 - - Un nuovo concetto di produzione sta emergendo. Sviluppi tecnologici recenti come le stampanti 3D permettono ai consumatori di diventare produttori.

Who is liable? The insurer

- Il Ruolo degli Assicuratori
- Un valore aggiunto dell'assicurazione per i rischi legati all'automazione è che l'assicuratore ha la possibilità di elaborare e rivedere norme e linee guida. Inoltre, può inserire nei contratti assicurativi clausole specifiche che prevedono l'esclusione della copertura nel caso in cui il sistema automatizzato non rispetti tali norme e linee guida, che sono sotto la responsabilità del proprietario.

Who is liable? The insurer

- Possibili soluzioni non solo assicurazione auto
- -fondi pubblici per le vittime dell'automazione con il supporto delle compagnie assicurative. Ad esempio, i fondi pubblici potrebbero essere coperti nel caso di perdite finanziarie oltre un certo importo.
- -fondi per le vittime di incidenti stradali gestiti da un'agenzia assicurativa.
- -assicurazione per la responsabilità del prodotto con incentivi (riduzione del premio, riduzione delle franchigie) per i produttori che adottano tecniche di contenimento del rischio (educazione continua di sistemi di intelligenza artificiale, formazione del personale, manutenzione periodica, sistemi di continuo feed back dei consumatori e ritiro prodotti difettosi).

Thanks for your attention

Gracias por la atención

Grazie per l'attenzione